AUTOBIOGRAFIA nr 1(2) 2014, s. 139–151
ISSN 2353-8694

FRAGMENTY AUTOBIOGRAFII

TADEUSZ CENKIER
Nota redakcyjna: Michał Paziewski*

Ze wspomnień starego stoczniowca

Słowa kluczowe
wojna, stocznia, ojciec i syn, ZSRR, PRL

Fragment z: Tadeusz Cenkier, *Ze wspomnień starego stoczniowca. W XX rocznicę Grudnia 1970 r.*, Szczecin 1990, mpis.

Dzięki uprzejmości Włodzimierza Cenkiera udało się pozyskać – za co redaktorzy „Autobiografii" wyrażają podziękowanie – maszynopis *Ze wspomnień starego stoczniowca,* autorstwa jego ojca inż. Tadeusza Cenkiera (ur. 12.10.1923 w Rybniku k. Katowic, zm. 8.06.1998). Dedykowane synowi i wnukowi dzieło dyrektora naczelnego Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego (4.11.1970 – 20.05.1971), opatrzone nadtytułem *W XX rocznicę Grudnia 1970 r.*, jest *sui generis* odpowiedzią na prośbę jego ojca Stanisława, złożoną mu w dniu śmierci, który rok wcześniej opublikował *Ze wspomnień starego leśnika* (Wydawnictwo „Śląsk", Katowice 1977). Ten „swoisty testament", jak go nazwał T. Cenkier, napisał uczestnik powstań śląskich, międzywojenny nadleśniczy z Rybnika i Żwakowa (obecnie dzielnica Tychów). Wybrane fragmenty 160-stronicowych memuarów T. Cenkiera, zamieszczane na łamach tygodnika „Morze i Ziemia" w ostatnim kwartale 1990 roku (nr 42, 43, 45, 50, 51/52) oraz w styczniu 1991 roku (nr 1), potraktowane zostały przez redaktorów – trudno przyjąć, że za zgodą T. Cenkiera – jako materiał dziennikarski, np. nie zaznaczano skróceń bądź innych ingerencji. Nadane

* *Kontakt z autorem komentarza: m.paziewski@gmail.com*

im tytuły nawiązują do treści: *Polowania* (dzieciństwo w Rybniku i Mikołowie, polowanie na kaczki prezydenta Ignacego Mościckiego), *Numeru 23120* (uwięzienie w obozie koncentracyjnym Auschwitz), *Ucieczki* (z sowieckiego więzienia w Bytomiu), *Chodziłem jeszcze w wojskowym płaszczu* (poakowska konspiracja w Mikołowie, studia w szczecińskiej Akademii Handlowej), *Śmierci dyrektora Jendzy* (utopienie się kilku osób 18.06.1960 r. na Wałach Chrobrego po podniesieniu bandery na m/s „Janek Krasicki", pogrzeb, po śmierci 26 lipca 1962 r., wieloletniego dyrektora naczelnego stoczni „Warskiego" Henryka Jendzy), *O godzinie…* (pierwsze godziny robotniczej rewolty w stoczni „Warskiego" 17.12.1970 r.). Autobiografię uzupełniono zdjęciami uzyskanymi od autora. Tak jak nie poprzedzono ich wstępem, choćby przedstawiającym osobę autora, także bez podania powodu zaniechano ich druku po szóstym odcinku. „Autobiografia" zdecydowała się upowszechnić część zapisków z okresu zajmowania przez T. Cenkiera stanowiska kierownika delegatury Centrali Morskiej Importowo-Eksportowej „Centromor" w Warnie (1.11.1972 – 31.09.1976). Tekst publikowany jest *in extenso*, zgodnie z oryginałem. Stąd zachowano ortografię i interpunkcję, nie dopisano imion do nazwisk czy też nie rozpisano skrótów. *Notabene*, rodzinne albumy fotograficzne, w tym zachowane przez W. Cenkiera, mogłyby być cennym uzupełnieniem edycji książki *Ze wspomnień starego stoczniowca*.

Otrzymałem dwie propozycje: Dyrektora Ekonomicznego Zjednoczenia Gospodarki Rybnej, którą z miejsca odrzuciłem jako niekompetentny, a w dodatku nie mogłem wygryźć żony, która tam pracowała, a którą już wygryzłem ze stoczni, i Kierownika Delegatury „Centromoru" w Warnie z obszarem działania na całą Bułgarię. Przyjąłem drugą propozycję z tymczasowym przyjęciem stanowiska Pełnomocnika Dyrektora Zjednoczenia ds. Współpracy Polsko-Bułgarskiej. Na Bułgarię obowiązywały dwa języki rosyjski i niemiecki. Chciałem zamienić rosyjski na francuski, ale się nie zgodzono. Zaliczono mi z indeksu niemiecki z oceną 5, a rosyjski z oceną 3 kazano mi zdawać przed komisją ministerialną. Musiałem się intensywnie uczyć zwłaszcza pisowni. Zacząłem montować międzynarodową umowę o kooperacyjnej budowie zbiornikowców 100.000 DWT w stoczni Warneńskiej. Objechałem też wszystkie przedsiębiorstwa w Polsce zapoznając się z produkcją okrętową eksportowaną do Bułgarii. W ciągu trzech miesięcy załatwiłem wszystkie niezbędne dokumenty wyjazdowe oraz z pomocą Skrobota śledziłem tok załatwiania sprawy w poszczególnych ministerstwach. Minął rok, a sprawa mojego wyjazdu nie została sfinalizowana a co gorsze nie mogłem się dowiedzieć dlaczego. Rodzina w Szczecinie, ja w Gdańsku, oszczędności się kończyły, bo uposażenie moje było niskie. Dowiedziałem się o planowanej wizycie Gierka w Bułgarii, przy okazji której miała być podpisana umowa o budowie zbiornikowców. Doszedłem do wniosku, że jeżeli nie wyjechałem, to chyba tylko przez resort bezpieczeństwa. Siedząc w kawiarni, napisałem

krótki list do Gierka i po 7 dniach wyjeżdżałem z rodziną do Bułgarii. Zostawiłem rodzinę w hotelu w Warnie i pojechałem do Sofii na podpisanie umowy. Żona pozwoliła się zbyć przez dyrektora Technikum Okrętowego i zapisała syna, który miał ukończone dwa lata technikum stoczniowego, do ogólniaka z językiem wykładowym rosyjskim. W ten sposób Włodzimierz stoczniowcem nie został.

Bułgaria to piękny kraj, z dwoma wadami, o wiele więcej policyjny niż chyba wszystkie kraje socjalistyczne poza Rumunią i „małko poczakaj" to znaczy, że nikomu nigdy się nie spieszy. Bułgarski przemysł okrętowy wówczas składał się ze Stoczni Warneńskiej, Stoczni Remontowej w Burgas, stoczni w zasadzie rzecznej w Russe nad Dunajem i małej stoczni w Miczurinie przy granicy tureckiej produkującej łodzie. Techniczne uzbrojenie i wydajność pracy stoczni bułgarskich, odpowiadały mniej więcej 70-ciu procentom stoczni polskich. Bułgarski przemysł okrętowy był ściśle powiązany z przemysłem polskim z tendencją rozwojową. Silniki główne, agregaty i wyposażenie okrętowe w 80% były importowane z Polski. Importowane były też trawlery budowane przez Stocznię Gdyńską. W zamian bułgarski przemysł eksportował do Polski seryjne statki dla PŻM-u. Początkowo było to 16 statków o nośności od 3.400 do 3.600 TDW każdy, później 3 statki 23.000 TDW typu „Ziemia" i 4 statki 38.000 TDW z serii „Generalskiej". Eksportowane były również pokrywy lukowe dla Stoczni Szczecińskiej i Gdańskiej. Umowa o kooperacyjnej budowie zbiornikowców 100.000 TDW obejmowała okres od 1972 do 1982 roku i przewidywała budowę 24 zbiornikowców, z których strona polska miała za wkład kooperacyjny otrzymać 9 statków. Była to największa umowa z tego typu zawartych w Europie, w wyniku której obroty obu przemysłów okrętowych miały wzrosnąć dwukrotnie. Uroczyste położenie sekcji pierwszego zbiornikowca w doku miało miejsce 2 listopada 1974 roku.

Delegatura Centrali Morskiej Importowo-Eksportowej „Centromor" mieściła się w Konsulacie PRL, którym kierowali Konsul Łukaszewicz, absolwent szczecińskiej Akademii Handlowej i V-ce Konsul Ferenc, który miał przemiłą żonę włoszko-jugosłowiankę z Triestu. Ferenc pracował też w Stoczni Szczecińskiej w Bazie Zdawczej. Ponieważ nasza delegatura miała więcej interesantów od konsulatu i ciasne pomieszczenia pękały w szwach, załatwiłem odrębny lokal. Konsulat miał najwięcej pracy w okresie letnim, a zwłaszcza z nieboszczykami, którzy topili się w morzu, lub wypadali przez bardzo niskie poręcze balkonowe w domach wczasowych, w czym celowali górnicy w stanie nieważkości.

Nowy lokal został wyposażony w meble i urządzenia przywiezione z kraju i odpowiadał wreszcie pozycji polskiego przemysłu okrętowego. Na żądanie Radcy Handlowego w Sofii Łozinko, nasza delegatura przejęła reprezentowanie interesów „Cegielskiego" i „Navimoru".

Polonia Warneńska była dość liczna i składała się, oprócz pracowników konsulatu i delegatury, z pracowników nadzoru PŻM z Kierownikiem Żychem, nadzoru „Cegielskiego"

z Kierownikiem Szczuką, przedstawiciela PRS Czechowskiego oraz Polek, które wyszły za mąż za Bułgarów. Zima mało atrakcyjna, bo śnieg utrzymywał się tylko przez parę godzin, była nudna. Spowodowałem więc co tygodniowe spotkania towarzyskie w Domu Polskim w Drużbie, który został zbudowany przed wojną na podarowanej ziemi przez Cara Borysa, za pomoc Rządu Polskiego w zwalczaniu epidemii. Z czasem spotkania się umiędzynarodowiły, ponieważ w Warnie były 4 konsulaty. Stałym gościem był Wicia Szczerbakow, który przez kilka lat pracował w Stoczni Szczecińskiej w nadzorze MRS. Ambicją Polonii Warneńskiej było też opiekowanie się Mauzoleum Władysława Warneńczyka. Okresowo w ramach czynu społecznego porządkowaliśmy rozległy teren otaczający budynek.

Nowy rok świętowaliśmy w „Ambasadorze" w Złotych Piaskach. Z uwagi na różnice czasowe nowy rok najpierw przywitali według polskiego czasu Rosjanie o 22-giej, Bułgarzy o 23-ciej i my o 24-tej. Najokazalej wypadł polski Nowy Rok, a to z powodu piosenki bułgarskiej bardzo melodyjnej, którą wyuczyłem całą polonię na spotkaniach w Domu Polskim. Po odśpiewaniu 100 lat, ośpiewaliśmy „Cze na świeta je Bołgaria samo edna naszata miła rodna strana". Ponieważ odśpiewaliśmy pełne trzy zwrotki aplauz był duży, zwłaszcza ze strony Bułgarów, mimo że słowa przypominały mi „Deutschland, Deutschland über alles". Niestety nastąpiły dwa zgrzyty i to jeden poważny. Mój współpracownik Maciej Kossowski w kącie sali zaczął przekonywać V-ce Konsula ZSRR, że jego ojca w Katyniu nie zamordowali Niemcy a Rosjanie. Co prawda moja żona rozdzieliła zataczających się dyskutantów, ale na drugi dzień donos przyszedł do naszego konsulatu, łącznie z donosem bułgarskim, że w rozmowie pułkownik bułgarski „pomniejszał rolę ZSRR". Szczęście, że łączyły nas dobre stosunki z konsulatem i na donosie się skończyło.

Sankcje za nieuwielbianie ZSRR były ostre. Admirał bułgarski Czawdar Manouczew, za rozejście się z rosyjską Żydówką został przesunięty na Komendanta Szkoły Morskiej, a za rozwód, przeniesiony w stan spoczynku.

Na sesje okrętowe RWPG przyjeżdżał do Warny Dyrektor Skrobot, który z urzędu był przewodniczącym. W rozmowie z dyrektorem Zjednoczenia Georgijewem zaproponował utworzenie Polsko-Bułgarskiego Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego, do którego jednak nie doszło.

Pojechałem na targi do Płowdiw. Na naszym stoisku był wystawiony model statku B-80 szkolno-towarowego, którym była zainteresowana Bułgaria. W dniu otwarcia targów stoiska wizytował Żiwkow. Opanowałem już na tyle bułgarski, że postanowiłem zatrzymać Żiwkowa przy modelu, co byłoby ewenementem reklamowym. Nie raczył się jednak zatrzymać patrząc na mnie marsowym wzrokiem.

W drodze powrotnej do Warny wiozłem Szczukę i pracowniczkę delegatury ZPO w Warszawie Kułagę. Kułaga uparła się, że musi własnoręcznie zerwać winogrono. Przystanąłem podniosłem maskę i udawałem, że naprawiam uszkodzenie, a Szczuka z Kułagą weszli w głąb

krzaków i rwali winogrona. Mijające mnie samochody trąbiły, bo taki zwyczaj był w całej Bułgarii, gdy tylko ktoś się zatrzymał przy uprawie winorośli, naturalnie w okresie dojrzewania.

Na placówkach zagranicznych często dochodzi do nieporozumień przeważnie na tle błahych spraw. Tak się stało w konsulacie. Został odwołany V-ce Konsul Ferenc i Konsul Łukaszewicz, który miał już przykry wypadek na placówce w Berlinie topiąc młodą Niemkę na przejażdżce kajakowej. Moja i Fedoryczka z PŻM próba mediacji okazała się zbyt późna, bo sprawa doszła już do Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Nowym Konsulem Generalnym został były sekretarz KP PZPR z Elbląga a Konsulem były Dyrektor Departamentu Wojskowego z Ministerstwa Żeglugi Zaborski, który miał ciekawy życiorys począwszy od obrony Helu i próby ucieczki kutrem rybackim do Szwecji, poprzez oflag i próbę ucieczki do Szwajcarii i wreszcie służbę w marynarce wojennej po wojnie, w której doszedł do stopnia komandora. Z Zaborskim utrzymywaliśmy bliskie stosunki towarzyskie, łącznie z wycieczkami do Istambułu i Aten. Pani Zaborska została uznana za najlepszą kucharkę wśród Polonii a specjalnością byłą szarlotka, którą bardzo lubiłem.

Wyjazd za granicę z dziećmi w wieku szkolnym jest dużym ryzykiem. Zarówno syn jak i córka uciekły do Polski. Syn wprawdzie wrócił z Warny i zaczął studiować medycynę, ale w Szczecinie studiów nie ukończył.

Warnę odwiedzali w okresie letnim wysoko postawieni zwłaszcza byli dostojnicy państwowi. W tym okresie kurowali się Szydlak, Jędrychowski i Moczar. Uświetniali oni spotkania organizowane przez Konsulat z okazji Święta 22 Lipca.

Było dla mnie zaskoczeniem, gdy zadzwonił Szlachcic, który przyjechał do bułgarskiego rządowego ośrodka wczasowego w Złotych Piaskach i zaprosił mnie wraz z żoną. Byłem w rządowym ośrodku wczasowym nad morzem w Wisełce, z materiałami jak stocznia przechodziła na normy techniczne uzasadnione, ale to co zobaczyłem w Złotych Piaskach przeszło moje oczekiwania.

Pomyślałem sobie, czym uboższy kraj tym większy luksus dla władzy, zresztą podobnie było z Konsulatem Kubańskim w Warnie, który wydawał najwystawniejsze przyjęcia.

Marmury, rzeźby, obrazy olejne, artystyczne lampy, bufety na kółkach na plaży z wyszukanymi potrawami i napojami zagranicznymi w najlepszym gatunku i wszystko za darmo, i dla wszystkich, którzy przekroczyli próg ośrodka, jednym słowem pełen komunizm.

Po przywitaniu i przedstawieniu żon, Szlachcic pociągnął mnie osobno na plażę i rozmawiał, ze mną sześć godzin. Wiedziałem, że został już odwołany z funkcji rządowych i partyjnych i nie bardzo rozumiałem dlaczego mnie zaprosił i dlaczego ze mną rozmawia na temat wielkiej polityki. Zaczęliśmy od strajków, od pracy Urzędu Bezpieczeństwa, niefortunnego zgarniania przez Gierka malarzy na masówkę, pracy KW PZPR w Szczecinie, a na przyszłości

skończyliśmy. Wszystko było jednak z jego strony tylko poruszane, a ode mnie oczekiwał opinii, od której w drażliwszych sprawach lub dla mnie obcych wymigiwałem się.

Sprawa dla mnie była jasna dopiero przy pożegnaniu, gdy powiedział „stoczniowcy jeszcze pokażą na co ich stać". Byłem również pewny, a tym bardziej pewny jestem dziś, że nie chodziło mu o dokonania stoczniowe, jakie miały miejsce w 1980 roku, a o ewentualną działalność frakcyjną.

W Warnie odbyła się sesja zespołu dwustronnej współpracy między Polską i Bułgarią. Polskę reprezentował V-ce Minister Bojakowski, a Bułgarię V-ce Minister Pechliwanow. Sesja przebiegała w duchu wzajemnego pilnowania zapisów, żeby nie nastąpiło „pokrzywdzenie" jednej ze stron, ale osiągnięto pełne porozumienie. Na zakończenie sesji Pechliwanow zaprosił delegację polską do wytwórni win i na kolację do Hotelu „Ambasador" w Złotych Piaskach.

Wprowadzono nas do wąskiej długiej sali w podziemnym betonowym bunkrze. Na stole stały duże puste kielichy o pojemności około 10 litrów i niezliczona ilość normalnych kieliszków do wina. Dyrektor winiarni podawał sygnał do nalewania kieliszków, informując, jakie wino jest nalewane. Kto nie wypił wina wylewał je do dużych kielichów. Podano 12-cie gatunków win, po czym dyrektor zarządził głosowanie, które wino było najlepsze i tylko to wino było serwowane. Czyli dopiero zaczęło się picie wina. Ponieważ byłem zawsze szanującym się pijakiem i piłem tylko czystą wódkę, udawałem że piję. W opłakanym stanie głodni jak psy, pojechaliśmy do „Ambasadora". Przed północą siedzący obok Bojakowskiego Pechliwanow zasnął. V-ce Minister Bojakowski, który miał już dosyć tej gościnności, postanowił wznieść ostatni toast i z kieliszkiem w ręku obudził Pechliwanowa, który nie wytrzymał i puścił pawia na jasny garnitur i nie tylko Bojakowskiego. Nastąpiła konsternacja, podbiegli kelnerzy i pożegnalna kolacja się zakończyła. Na drugi dzień Bojakowski do południa chodził w piżamie, aż nie przywieziono ubrania z pralni. Pechliwanowa odwołano ze stanowiska V-ce Ministra. Wracałem z żoną z Russe z polskiej wystawy marynistycznej. Na 200-tnym kilometrze przed Warną przystanęliśmy przy lesie na grzyby. Grzybów w Bułgarii było dużo, bo Bułgarzy zbierali tylko jeden gatunek podobny do naszego muchomora tylko bez kropek o nazwie „bułka na cara" /narzeczona cara/. Wprawdzie grzyby w Bułgarii mają słaby aromat, bo olejki eteryczne szybko wyparowują, stanowiły jednak urozmaicenie w menu. Z małym koszykiem udałem się do lasu, a żona zbierała przy zaparkowanym samochodzie. Dzień był bez słońca i mimo, że wychowałem się w lesie, po raz pierwszy straciłem orientację. Z prawie pełnym koszykiem doszedłem do płotu z wyłamanym przęsłem. Wszedłem do środka i po chwili zauważyłem wartownika, do którego podszedłem pytając się o kierunek do szosy. Wartownik nic nie odpowiedział i kazał mi iść za sobą. Po chwili wyłoniły się zabudowania i zorientowałem się, że jestem w jednostce wojskowej. Zostałem zaprowadzony do dowódcy w randze podpułkownika. Zrelacjonowałem mu jak się tu znalazłem. Z ubolewaniem zakomunikował

mi, że musi mnie zatrzymać i wezwać oficerów kontrwywiadu ze specjalnej jednostki. Na biurku dowódcy leżały szachy. Zapytałem, czy możemy zagrać, na co chętnie się zgodził. Jak się później okazało żona i samochód była obserwowana. Żona po bezskutecznym wołaniu, wsiadła do samochodu i pojechała do najbliższej wsi, opędziła się cukierkami od Cyganów i zadzwoniła do konsulatu. Po trzech godzinach przyjechał Konsul Zaborski i zastał mnie przy czwartej partii szachów, z których aż trzy przegrałem. Konsul poświadczył moją tożsamość, a ponieważ oficerowie kontrwywiadu nie przyjechali, dowódca mnie zwolnił i zapytał mnie, czy może się zabrać do Warny, ponieważ była to sobota a mieszkał w Warnie. W samochodzie rozszyfrowaliśmy, że moja sekretarka przez małżeństwo z Bułgarem stała się krewną dowódcy.

Otrzymałem informację, że inżynier gwarancyjny trawlera rybackiego zbudowanego w Stoczni Gdyńskiej uległ wypadkowi i w stanie ciężkim przebywa w szpitalu w Burgas. Pojechałem do Burgas. Szpitale bułgarskie, a zwłaszcza przychodnie przedstawiały żałosny widok. Pacjenci wysiadywali w kolejce na schodach z tym, że byli to przeważnie Cyganie i Turcy. Inżynier gwarancyjny leżał na brudnym pokrwawionym łóżku, do połowy w gipsie. Wyprosiłem z pokoju otaczające osoby i poprosiłem inżyniera o szczerą relację.

Inżynier został zaproszony przez kolegę Bułgara na kolację z „domaszną rakiją" /domową/. Po północy pod dobrą datą wracał na skróty na statek i wpadł do głębokiego wykopu i stracił przytomność. Obudziło go słońce i zaczął bezskutecznie wołać o pomoc. Robotnicy, którzy przyszli do pracy o godzinie 6-tej wyciągnęli go z wykopu i chyba połamali mu to co jeszcze nie było złamane, bo wył z bólu. Karetka pogotowia zawiozła go do szpitala.

Poszedłem do dyrektora szpitala, który na poczekaniu zwołał konsylium, które orzekło, że nastąpiło skomplikowane złamanie kości miednicy, ale dokładnie nie mogą powiedzieć, bo szpital ograniczył się tylko do założenia gipsu, a był to już trzeci dzień po wypadku. Dyrektor oświadczył mi, że nie jest w stanie zapewnić, że operacja się uda nalegając, żeby pacjenta ze szpitala zabrać. Wróciłem do pacjenta przedstawiając mu stan faktyczny. Prosił żeby go przewieźć do Gdańska, bo tam chce być operowany. Pacjent wyciągnął z pod poduszki pokaźny plik banknotów w lewach, które otrzymał za blisko półroczny rejs połowowy. Zabrałem za pokwitowaniem pieniądze, które mimo, że nie było to zbyt legalne i z pomocą Radcy Handlowego w Sofii wpłaciłem na konto PKO SA, za które z korzystnym przelicznikiem poszkodowany otrzymał bony dolarowe.

Poprosiłem Dyrektora szpitala o załadowanie pacjenta w dniu następnym do rejsowego samolotu Burgas–Sofia, co przyjął z dużym zadowoleniem. Udałem się do Dyrektora „Ribno Stopanstwo" i spowodowałem sporządzenie protokołu wypadku naturalnie w drodze do pracy. Z ostrożności procesowej protokół też podpisałem, zabierając jeden egzemplarz.

Wróciłem do Warny i w nocy wyciągając z łóżek pracowników BRH i Lot załatwiłem telefonicznie odebranie pacjenta w Sofii, przeładowanie na lot do Warszawy i dalej helikopterem

do Gdańska. Znając bułgarskie „małko poczakaj”, skoro świt zabrałem do pomocy żonę i pojechałem do Burgas. Na lotnisku pacjenta jeszcze nie było, ale ku mojemu zdziwieniu nikt nie wiedział o mającym nastąpić transporcie pacjenta, a do odlotu pozostało dwie godziny. Pojechałem do szpitala i zrobiłem awanturę. Pacjenta z łóżka przełożono na nosze i karetką pogotowia pojechaliśmy na lotnisko. Jadący z nami lekarz oświadczył, że nosze dostosowane do karetki nie mogą być użyte do transportu do Polski, mimo że oświadczyłem mu, że strona polska pokryje wartość noszy. Żonę zostawiłem przy chorym na noszach, żeby pacjenta czasem nie przełożyli na ławkę. Na lotnisku zaczęto szukać noszy, które były w zamkniętym pomieszczeniu, od którego miał klucz lekarz, którego na lotnisku nie było. Po pół godzinie znalazły się nosze, które przypominały mi nosze używane w Polsce przez harcerzy do ćwiczeń. Znając konstrukcję „małego Antka” zapytałem, czy wymontowano dwa fotele dla położenia noszy z pacjentem. Odpowiedź brzmiała „Szte se oprawim” /damy sobie radę/. Pozostało do odlotu pół godziny i próbowano wstawić pacjenta do samolotu. Pacjent wił się z bólu i pozostawiono go na płycie lotniska. Naczelnik lotniska oświadczył mi, że transport jest niemożliwy. Zostawiłem żonę przy chorym w otwartych drzwiach samolotu. Pociągnąłem za sobą naczelnika i zadzwoniłem do Sekretarza KW Bułgarskiej Partii Komunistycznej, którego poznałem na przyjęciu zorganizowanym z okazji Święta 22 Lipca. Decyzja była jednoznaczna, którą naczelnik przyjął w postawie na baczność.

Minął czas odlotu a na lotnisku w Sofii różnica między przylotem z Burgas i odlotem do Warszawy wynosiła 45 minut. Zaczęto odkręcać, naturalnie nie spiesząc się, śruby mocujące fotele. Śruby zaczęły się kręcić, a nie było drugiego klucza do przytrzymania główki śruby. Czas mijał, zapytałem chorego, czy chce być dzisiaj w Gdańsku – odpowiedział za wszelką cenę. Kazałem wstawić chorego do samolotu jak się da. Przy grymasie bólu, pacjenta ustawiono na poręczach 4 foteli, wyrzucając dwóch pasażerów bułgarskich z samolotu. Nosze przywiązano sznurkiem do poręczy foteli. Wręczyłem inżynierowi protokół wypadku, on mi zwrócił pokwitowanie lewów wierząc, że je wpłacę. Pożegnałem się życząc pomyślnego lotu. Samolot LOT-u do Warszawy na interwencję Ambasadora PRL w Sofii odleciał z 10 minutowym opóźnieniem, ale z pacjentem. Opuszczając lotnisko podziękowałem kurtuazyjnie naczelnikowi, a w duchu sobie pomyślałem, żeby go szlag trafił.

Jak się później okazało, śledzeniem czasu lotu samolotu z Burgas, przeładunkiem chorego w Sofii i spowodowaniem opóźnienia odlotu samolotu do Warszawy, kierował pracownik BRH, były stoczniowiec ze Zjednoczenia.

Wprawdzie po długim czasie, ale za to własnoręcznie napisanym listem, inżynier gwarancyjny złożył mi podziękowanie, pod którym były podpisy całej rodziny. Zapraszał mnie do odwiedzenia po powrocie do kraju, na którą to okazję zostawił litr „domasznej rakiji”.

Sytuacja na światowym rynku żeglugowym uległa pogorszeniu. Raptownie zmniejszyło się zapotrzebowanie na tankowce, zwłaszcza duże. Z inicjatywy strony polskiej, musiałem zacząć odkręcać największą w Europie umowę o budowie kooperacyjnej zbiornikowców 100.000 TDW. Szczęściem było, że zgodnie z umową pierwszy zbiornikowiec „Chan Asparuch" był dopiero w budowie i przeznaczony był dla Bułgarii. Wykorzystałem między innymi do tego Polaka Knappa osiadłego w Hiszpanii. Knap zajmował się pośrednictwem w zakupach statków i nadzorem ich budowy. Miał on wielkie poważanie w „Koraboimpeksie", bowiem załatwił dla Bułgarii kilka kontraktów. Wszczęte rozmowy ze stroną bułgarską dotyczyły pokrycia ewentualnych strat z tytułu przerwania produkcji i obniżenia się cen na zbiornikowce. Knap był z krwi i kości Polakiem i nosił się z zamiarem powrotu do Polski celem złożenia swoich zwłok w ziemi ojczystej. Mogłem z nim zagrać w otwarte karty, obiecując pomoc przy powrocie do ojczyzny. Namówiłem go, aby zainteresował się „Chanem Asparuchem", co istotnie uczynił oświadczając Dyrektorowi „Koraboimpeksu", że podejmuje się pośrednictwa w sprzedaży tego statku za cenę dolarową, która powinna pokryć wszystkie straty. Było to oczywistą iluzją, ale tonący się chwyta nawet brzytwy. Umowa została rozwiązana na korzystnych dla strony polskiej warunkach. Delegatura zajmowała parter willi, natomiast piętro było wolne. Dokwaterowano nam Przedstawicielstwo Żeglugowe Kubańskie. Raz w tygodniu do Warny zawijał statek przywożący melasę z Kuby. Uroczy to byli ludzie i bardzo pasowali ze swoim „maniana" do bułgarskiego „małko poczakaj". Nie spieszyli się nawet ze zmianą filtra olejowego w Polskim Fiacie, na którym przyjechali 80.000 km. Z litości pożyczyłem im filtr, którego nigdy nie oddali i musiałem popełnić z konieczności przestępstwo rozchodowując filtr z naszego fiata.

Zbliżał się koniec mojej czteroletniej kadencji. Zacząłem porządkować dokumenty. Ponieważ nie dokonywaliśmy corocznego niszczenia dokumentów, nazbierało się ich sporo. Nie mając innego rozwiązania, z Kossowskim załadowaliśmy dokumenty poufne do bagażnika i udaliśmy się na peryferie Warny. Przy przydrożnym kominku zaczęliśmy palić dokumenty, piekąc równocześnie kiełbaski. Po pewnym czasie przyjechała „Narodna Milicja" i nic nie mówiąc spisała numery rejestracyjne naszego samochodu. Po dwóch godzinach wróciliśmy do delegatury i konsul już do nas dzwonił, że jesteśmy podejrzani o jakąś aferę. Od tego czasu Konsulat został wyposażony w maszynę do niszczenia dokumentów.

Na moje miejsce Dyrektor „Centromoru" nie zdążył przygotować kandydata /był nim później Dyrektor Ekonomiczny ZPO Korhot/, a mnie się spieszyło do kraju, żeby zdążyć na nowy rok szkolny. Zostałem upoważniony do przekazania obowiązków Kossowskiemu i zacząłem wizyty pożegnalne. Najbardziej utkwiła mi w pamięci wizyta pożegnalna, a właściwie przyjęcie pożegnalne u zaprzyjaźnionej przez moją córkę Aleksandrę rodziny bułgarskiej Stańczewych. Stańczo Stańczew był kapitanem Żeglugi Wielkiej i za przywiezienie z Francji

używanego dwuosobowego samochodu typu „Renault" otrzymał zakaz pływania i pracował w Instytucie Naukowo-Doświadczalnym. Był bardzo przystojny i podobał się nawet pani Zaborskiej, żonie Konsula. Żona Stańcza, Maria była typową Bułgarką o nieco za obfitych kształtach, a przede wszystkim biuście, i mimo że mało jadła, zawsze przyznawała, że jest „debela" /gruba/. Córka Krasymira była przeciętnej urody, ale podburzana przez swego ojca do panującego w Bułgarii ustroju, znalazła w mojej córce koleżankę. Obie w gimnazjum nie nosiły regulaminowych mundurków tylko krótkie spódniczki i długie włosy, a czasem podpalały sobie papierosy. Wobec akcji publicznego obcinania włosów i stemplowania gołych ud, obie wciąż podpadały, co zespalało ich więź, przez co Krasymira po naszym wyjeździe została zatrudniona jako tłumaczka języka polskiego. Przyjęcie pożegnalne było niespodzianką. Potrawy były sporządzone wyłącznie z jarzyn i owoców. Zaczęło się od zupy „tarator" z kwaśnego mleka z wkrojonymi plasterkami ogórków i czosnkiem. Następnie była „pitka" ciepła bułka, którą nie wolno było kroić tylko łamać i jeść po umoczeniu w czubrycy. Kilka gatunków papryki w tym najlepsza zielona, wąska i długa „czurbadżijka" /z tureckiego – pańska/ podana w kilkunastu postaciach „turszyja" z marynowanych selerów, pomidorów, marchewki i papryki, „Szopski salad" z pokrojonych ogórków posypanych tartym owczym serem i przyprawami i wiele innych potraw. Podano też całą gamę owoców świeżych i marynowanych, w tym figi i pigwy. Napoje były cztery. Naturalnie „domaszna rakija" i to „grozdowa" /z winogron/, wino, które dziadek wyprodukował w roku urodzenia Krasymiry i zakopał do ziemi 20 butelek na „łozie" /działce/ i miały leżeć do ślubu oraz kawa /herbatę Bułgarzy piją tylko jak są chorzy/ w małych filiżaneczkach, gęsta jak smoła, słodka i gorąca jak kobieta, którą popijaliśmy zimną wodą z kranu. W celu dodania powagi i zaszczytu, na drugą część przyjęcia pożegnalnego, zostaliśmy zaproszeni na cmentarz na grób rodziców Stańcza. Maria wzięła koszyk z jedzeniem, a Stańcza koszyk z alkoholami. Siedząc na grobie słuchaliśmy wspomnień Stańcza o rodzicach, tak długo, aż koszyki były puste. Nikt nie był pijany i na ogół Bułgarów pijanych się nie widziało, zwłaszcza na ulicach.

Wyjątek jaki pamiętam to pracownik „Koraboimpeksu" Astardżjan który wypił trzy polskie wódki pod rząd, wychodził pijany do toalety, oddawał treść żołądka, poczem wracał i pił do rana bez zakąski, już się nie upijając – ale to był Ormianin.

Wyjechaliśmy maksymalnie obciążonym fiatem do Polski, naturalnie przez Sofię, żeby złożyć wizytę pożegnalną w BRW i Ambasadzie. Podróż zaczęła się pechowo. Przed Sofią wysiadło ładowanie akumulatora. Wprawdzie w Sofii Radca Handlowy załatwił mi poza kolejką natychmiastową naprawę, ale jak się okazało w całej Sofii nie było części zapasowych do fiata, mimo że Bułgaria już importowała kilka tysięcy tych samochodów. Zdecydowałem jechać dalej bez zaglądania do prądnicy, z tym że przestałem używać jakichkolwiek urządzeń pobierających prąd, a samochód zatrzymywałem zawsze na górce. Od granicy jugosłowiańskiej za

kierownicą siadł syn. Zaczął wojować z osą, która wpadła do samochodu i o mało nie spowodował czołowego zderzenia z karetką pogotowia jadącą na sygnale. Po kilkunastu kilometrach klapnęła tylna opona. Wyciągnęliśmy cały majdan z bagażnika i po wymianie koła ruszyliśmy dalej, zatrzymując się przy warsztacie wulkanizacyjnym. Zapytałem o cenę, nie pytając mnie o walutę w jakiej będą płacić, właściciel odpowiedział 20 lewa. Jakby nie było, było to prawie 10 dolarów. W odległości 30 metrów, zauważyłem drugi warsztat – odpowiedź brzmiała 10 lewa, pod warunkiem, że nie powiem sąsiadowi ile zapłaciłem. Pomyślałem sobie tym samym językiem mówią co Bułgarzy, bo byli to Macedończycy, ale to już inny naród. Długo szukałem otworu w dętce, był wielkości główki do szpilki to znaczy, że był za duży ciężar. Zarządziłem posiłek i wyrzucenie z wozu zbędnych rzeczy. Zauważyłem też, że nie mam światła stopu. Bez kierunkowskazów to mogłem jechać wykładając rękę, ale bez stopu to ryzykowne. Przy najbliższym warsztacie z reklamą włoskiego fiata w ciągu 10 minut wymieniono mi przełącznik, ale za 5 dolarów, na zapasowy akumulator nie było mnie stać.

Przed Belgradem zatrzymała nas milicja. Toczył się bój z Turkami wracającymi z RFN-u, którzy pokładli się do snu w rowach. Na drugi dzień zacząłem się oglądać na trasie za fiatami. Zatrzymałem fiata z polską rejestracją, z prośbą o wymianę akumulatorów celem naładowania mojego, kierowca zbył mnie, że mu się spieszy. Zacząłem dopędzać fiata z rejestracją węgierską i go zatrzymałem. Za kierownicą siedziała urocza Węgierka, ale zwróciłem się do mężczyzny. Okazało się, że nie tylko nie zna żadnego obcego języka, nie ma też prawa jazdy i na niczym się nie zna. Z Węgierką wszystko załatwiłem w języku niemieckim i razem jechaliśmy przez 200 km. Na pożegnanie wypiliśmy po kieliszku Pliski i Węgierce dałem upominek bułgarski. Do Rijeki dojechaliśmy wieczorem i po zażyciu nocnej kąpieli w Adriatyku przy pełni księżyca, zasnęliśmy kamiennym snem. Forsowanie górzystej i wąskiej szosy na granicy jugosłowiańsko-austriackiej było uciążliwe. Na ostrym zakręcie ukazał się mercedes na rejestracji RFN-owskiej jadący z dużą szybkością. Nie było szans na zmieszczenie się na szosie. Kierowca był jednak na tyle uprzejmy, że nie otarł się o naszego fiata, a o przydrożne drzewo i nawet nie zatrzymując się pomknął dalej.

We Wiedniu rozłożyliśmy się w campingu prawie w centrum miasta i dałem akumulator do szybkiego ładowania za 6 dolarów. Odwiedziliśmy „Mexico Platz" i przejechaliśmy kolejką przez jaskinię grozy na „Praterze". Chciałem pójść na film porno, ale żona powiedziała, że za drogo. Poszła natomiast do banku i bez żadnych przeszkód wymieniła złote na szylingi. Po przeliczeniu szylingów na dolary, okazało się, że kupiła dolary o 100% drożej niż wynosiła ich cena na czarnym rynku w Polsce. Zamontowałem akumulator, przykleiłem na tylnej szybie napis „kein Strom" /brak prądu/ i ruszyliśmy w dalszą drogę z założeniem, że na tym akumulatorze dojedziemy do granicy Polski.

Pierwszą kontrolę celną mieliśmy na granicy czechosłowacko-polskiej. Mimo że miałem dokument stwierdzający, że wracam po czterech latach do kraju i mogę wszystko przewieźć, celnik przyczepił się do naczynia kuchennego, kupionego w Bułgarii, ale które było faktycznie produkcji czeskiej. Kazał rozładować cały samochód i nic nie znalazłszy z uśmiechem kazał go załadować. Stwierdziłem, że faktycznie ci Czesi są wredni. Usunąłem tablicę „kein Strom" i bez używania kierunkowskazów dojechałem do Szczecina. W centrum miasta używałem już wszystkiego nawet świateł, mimo że było jeszcze jasno.

Nie miałem zamiaru opuszczać Szczecina, ani przemysłu okrętowego. Przyjąłem pracę w Szczecińskim Oddziale Centrum Techniki Wytwarzania Przemysłu Okrętowego „Promor". Wprawdzie „Promor" był nazywany „Doliną Słoni" i to słusznie bo przez niego przewinęło się dużo byłych dyrektorów, między innymi Hrut, Błaszyński, Szajkowski i Marczak, moja praca jednak polegała na projektowaniu. Dyrektorem był Kotecki, jedyny mój zastępca, który w grudniu 1970 roku mnie nie zawiódł. W moim zespole pracował między innymi Olesiewicz i Wieczorek, którzy pracowali kiedyś w stoczni.

W wydarzenia 1980 roku, nie miałem zamiaru się włączać. Od odejścia ze stoczni nie należałem do związku zawodowego, a po rozmowie z Dopierałą w 1979 roku nosiłem się z zamiarem wystąpienia z PZPR. Wiek i stan zdrowia spowodował, że byłem tylko bacznym obserwatorem wydarzeń. Nie mogłem natomiast patrzeć obojętnie na bezpodstawne ataki na Koteckiego. Wiedziałem, że jest nieuleczalnie chory na raka i stara się o wyjazd za granicę, żeby mógł zarobić na zagraniczną operację. Operacja, jak przewidywałem, nie dała wyniku pozytywnego i kolejny zasłużony stoczniowiec zmarł. Miło było zobaczyć na pogrzebie Koteckiego a także Fortuńskiego przedstawiciela Dyrekcji Stoczni Ossowskiego.

Z zadowoleniem przyjąłem nominację na miejsce Koteckiego długoletniego stoczniowca Jęczkowskiego, który cieszył się w stoczni dobrą opinią zarówno załogi jak i kierownictwa.

Przy przechodzeniu na emeryturę umówiłem się z Sekretarzem, że po przyjęciu nowego członka partii, złożę rezygnację. W tym okresie, będąc już przekonany o zmierzchu socjalizmu, prowadziłem polemiki z Wieczorkiem, który został sekretarzem ekonomicznym KW PZPR. Nie widząc szans na przyjęcie nowego członka partii, wykorzystałem okresowy zarobkowy wyjazd sekretarza Pylińskiego do USA, złożyłem pismo o skreślenie z listy członków partii uzasadniając tym, że „socjalizm naukowy nie zdał egzaminu w praktycznej działalności". Mimo, że promorowska organizacja przyjęła mój wniosek, przy jednym głosie przeciwnym, dostałem dwa zaproszenia do komitetu, z których nie skorzystałem.

Po likwidacji PZPR zabrałem moją teczkę personalną z byłego KW. W teczce była tajna informacja Urzędu Bezpieczeństwa z 1964 roku. Informacja oprócz pozytywów zawierała stwierdzenia utrzymywania stosunków towarzyskich z rodziną Sokołowskiego /syna adiutanta Piłsudskiego i Wojewody Nowogródzkiego/ powiązanego z Anglikami, podejrzenia

o przekazywanie informacji radiu „Wolna Europa" i niewłaściwe obchodzenie się z dokumentacją tajną produkcji „S", z czego między wierszami wynikały podejrzenia o szpiegostwo. Teczka była oczyszczona z dokumentów z okresu 1970–1971 roku – a szkoda.

From the memories of an old shipyard worker

Keywords

war, shipyard, father and son, USSR, PPR

PROSIMY O CYTOWANIE TEGO ARTYKUŁU JAKO:

Tadeusz Cenkier, *Ze wspomnień starego stoczniowca*, „Autobiografia. Literatura. Kultura. Media" 2014, nr 1 (2), s. 139–151.

WYDAWNICTWO NAUKOWE US